

Audi 80 LD

# Varčevalnik

**Dizelska različica: 1200 prevoženih kilometrov z eno posodo goriva – Žal morate avtomobil najprej kupiti!**

Audi 80 je bil za začetek dovolj cenena konfekcija: avtomobil po receptu »nič posebnega«, namenjen tistim, ki za prestižnejši avtomobil nimajo niti denarja niti veselja. Pomlajevali so ga le toliko, kot je zahteval čas. Potem je s pomočjo stilista Giugiarina – prerasel v zrelo in moderno limuzino zgornjega srednjega razreda, zdaj pa je že leto dni na voljo tudi z dizlom. Dizelska poteza je bila preprosta: motor so si sposodili pri VW golfu in tako na mah osvojili tudi izkušnje, ki so jih z leti pridelali volkswagenovci.

Za dizle že vemo: v primerjavi z enako velikimi bencinskimi različicami so dražji ob nakupu, zahtevnejši pri dajtvah, izdatnejši pri hrupu in tresljajih, slabotnejši pa, ko gre za poskočnost in hitrost. Toda: dizli so pri porabi goriva odločno skromnejši, v celem pa praviloma vzorčljivejši! In ker so iz dneva v dan bolj

uglajeni, se krog njihovih kupcev vztrajno širi.

Z dizlom vred se zdi ponudba audijev 80 prijetno zaokrožena. Ker je na voljo kot LD in GLD, tudi z opramo ni težav: nakup je zlahka moč prilagoditi okusu.

Volkswagenov 1,6 litrski dizelski štirivaljnik je že v golfu prišel na dober glas – zaradi lahkotnosti, razmeroma dobrih zmogljivosti in ugodno nizke porabe goriva. Za audi 80 so ga še malce izpilili in mu prilagodili menjalnik, pa so izmerjene porabe goriva zares presenetljive! Na 600 kilometrov dolgi, testno ostri vožnji smo porabili le 43 litrov plinskega olja, kar pomeni v povprečju 7,1 litra na 100 kilometrov vožnje. Ko je noga na pe-

dalju za plin postala manj zahtevna, je poraba uplahnila celo na 4,6 litra na 100 kilometrov, medtem ko na avtomobilski cesti – celo ob dolgotrajnem drvenju z največjo hitrostjo 142 km na uro – ni presegla 9,2 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Velika, 68 litrska posoda za gorivo je motorju čudovita partnerica, saj z malce zmrnostni lahko prevozite polnih 1200 kilometrov, ne da bi morali po gorivo na črpalko. Kdor se ne vozi predaleč, bo na črpalkah ob stal torej le približno desetkrat na leto. To pa je podatek, ki je lastniku lahko samo v veselje.

Pa je ob vsem tem moč doplačati še za peto prestavo v menjalniku, ki pomaga motorju k še večji varčnosti, ne da bi

prizadela njegove zmogljivosti. In zmogljiv je ta motor dovolj: z mesta do 80 kilometrov na uro pospeši v dvanajstih, do 100 kilometrov na uro v devetnajstih in do 120 kilometrov na uro v trinidesetih sekundah. To so praktično enaki rezultati, kot smo jih izmerili pri 1,3 litrski bencinski različici, pa tudi pri največji hitrosti je bila tista le za 3 km na uro hitrejša od dizla.

Volkswagenov, hočem reči Audijev dizel prizanaša z odvečnimi tegobami. Kadar je hladen, zahteva polovičen zasuk kontaktnega ključa, zaradi predgrevanja pač, in ko kontrolna lučka po nekaj sekundah ugasne, je pripravljen na ubogljiv start. Robat in glasen je le prvih nekaj minut teka, ko pa se ogreje, se vpludno stiša in tudi tresljaji postanejo prizanesljivejši. Potlej voznik skorajda ne ve več, da ukazuje dizlju. O tem, da se kazalec na merilniku goriva skorajda nore premikati, smo pa že tako ali tako govorili. Vožnja s tem avtom ni le prijetna, je predvsem poceni!

Vse drugo v avtomobilu je tako, kot smo pri audijih 80 navajeni. Prednja sedeža se hvalita z velikim pomikom in z





dobrim stranskim oprijemanjem teles, volanski obroč je prijetno majhen, pokončen in s 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (kljub teži v nosu) še vedno lahkoten, in armaturna plošča je – z nerodnimi vogalnimi stikali vred – enaka kot v vseh drugih razli-

čih, le da je ob merilniku hitrosti ura namesto merilnika vrtljajev.

Vozniku se zdi, da sedi prenizko, a so tega občutka krivi malce višji boki vozila. Kljub temu je iz audija mogoče dobro videti na vse strani, tudi nazaj, čeprav je zadek malce

povešen. Je pa dobro vedeti, da sega nos vozila daleč čez vrednjo premo in da med vzvratnim vijuganjem zaradi tega močno opleta. Hočem reči, da morate biti previdni, če ga nočete obdržati.

Zoper praske so audiji 80 odeti v odbijače, ki segajo od

kolesa do kolesa, torej okrog vogalov, in objamejo tudi blatnike; zunanje ogledalo, nastavljivo od znotraj, pa pomaga k vidljivosti nazaj in ob boku. Testnemu avtomobilu so dodali zatemnjena stekla in zglavnika tudi za zadnji klopi, kdor pa bi hotel še več udobja, bi lahko doplačal tudi za servojačevalnik volana. Pravšnje potrebe za to pa ni!

Nasploh je sedenje v audiju 80 prijetnejša plat vožnje z njim: prostora za sproščenost je dovolj, vidljivost je odlična in prestavna ročica je natančna, povrh pa še prav športno kratka. Občutek, da je ta avtomobil bolj skop v prtljažniku, je tudi varljiv: prtljažnik je kratak, a globok, tudi na račun rezervnega kolesa, ki so ga pripravno stisnili ob levi zadnji blatnik. In razloga, da bi audi 80 LD ne bil udobna potovalna limuzina za štiri odrasle ljudi. Da o družinskih voznjajh sploh ne govorimo!

Audijeva karoserija je aerodinamično ustrojena, podvožje je pa varno: za slednje jamči podatek, da je audi 80 kos dosti močnejšim motorjem od dizelskega in da ga zavoljo natančnega pogona pod trebuhom niso prav nič spreminjali. Hvali se z negativnim polmerom vodenja, kar zagotavlja brezhibni ravni tek vozila, pa tudi s kakovostnimi obesami, ki se opirajo na vzmetne noge; zadaj, kjer je prema toga, pa še na Panhardov drog. Od močnejših različic vemo, da je po-



Prostor za potnike: udobje srednjega razreda



## Tehnični podatki

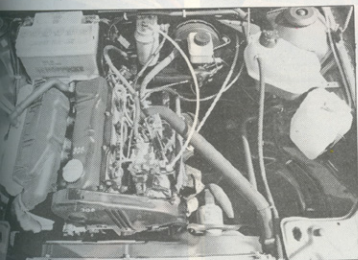
**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in glob 76,5 x 86,4 mm – gibna prostornina 1588 kubicov – kompresija 23:1 – največja moč 40 kW (54 KM) pri 4800/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – Boscheva mehanska naprava za vbrizgavanje goriva – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 540 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 5 J x 13 – gume 165 SR 13 (continental).

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosa karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – prednji kolesi na posamičnih obeh, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, vzmetni nogi, Panhardov drog – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore, omejevalnik moči zadaj, servo – ročna zavora (mehanska) na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4,5 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 1,983 m – širina 1,682 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,541 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,420 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 960 kg – dovoljena skupna teža 1440 kg – prtljažnik 505 litrov (tovarna) posoda za gorivo 68 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 20,0 s – poraba goriva (ECE): 5,2/7,8/7,2 litra na 100 km.



Prasaditev je uspela: enak dizel je v golfu nameščen poprek, v audiju pa vzdolžno



Prtljažnik: v resnici je večji kot se zdi na pogled

dvozve v celem kos vozilu in vznokovim željam in tudi pri dizelskem audiju 80 nismo ugotovili nič novega.

Vozilo uboga volan vse dotlej, ko postane cesta glede na hitrost preveč zavita, al pa če je ovinek prespolzek. Nekaj dodatne teže v nosu je v takšnih razmerah moč občutiti tako, da prednji del vozila odločneje sili k zunanjemu robu cestišča in da mora biti dodajanje volana zato zgodnejše in odločneje. A tudi pri tem audiju velja: kdor za hipec in ostro popusti pedal za plin bo v ugodno nizki prestavi spodnesel zadek in avtomobil tako postavil v ovinek. Verjeli ali ne, tudi z dizelskim audijem 80 je moč zelo hitro, celo športno voziti!

Žal nam – kot že velikokrat doslej – ostane še razgovor o ceni. Audi 80 LD je namestilo zelo varčen avtomobil, ampak šele potem, ko ga že imate. V ZR Nemčiji stane skoraj 20.000 DM. In nemški trestniki so se ob tej številki prijemale za glavo. Pri nas stane ob odločno nižji devizni ceni 14.342 DM, a z vsemi datjavami vred okroglih 500 dinarskih tisočakov. Zgrabite se za glavo, če mislite, da bo zaleglo!

foto: MARTIN ČESENJ  
MARJAN ZAPLATIL